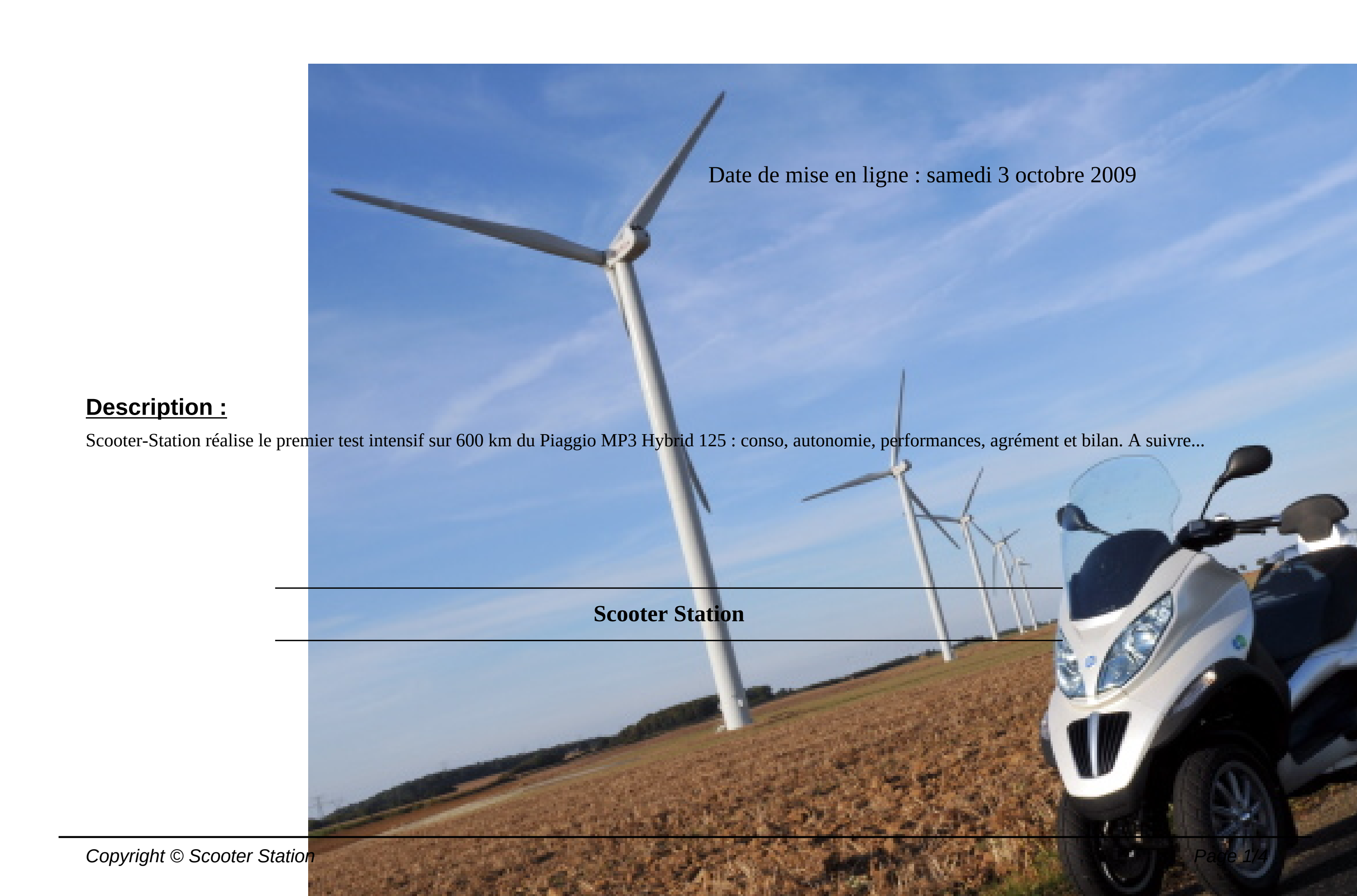
Extrait du Scooter Station

http://www.scooter-station.com

Piaggio MP3 Hybrid 125

- Essais - Piaggio-Vespa -



Date de mise en ligne : samedi 3 octobre 2009

Description :

Scooter-Station réalise le premier test intensif sur 600 km du Piaggio MP3 Hybrid 125 : conso, autonomie, performances, agrément et bilan. A suivre...

Scooter Station

Après notre contact du Piaggio MP3 Hybrid 125, nous avons enfin pu disposer du modèle définitif pour un test complet sur route et en ville. Conso, autonomie, performances, agrément, voici notre bilan complet du premier trois roues hybride homologué sur 600 km de roulage intensif.

L'arrivée du premier scooter hybride sur le marché est un événement qui ne laisse personne indifférent, pour plusieurs raisons. Il y a en premier lieu la technologie hybride de ce MP3, c'est à dire l'association d'un moteur thermique et d'un propulseur électrique, qui risque de se montrer (en l'état actuel) la solution la mieux adaptée aux futures restrictions de circulation en ville. Des limitations existent déjà un peu partout en Europe, en particulier dans certaines villes italiennes, et tout laisse à penser qu'en France aussi certaines zones urbaines verront leur accès limité aux véhicules les moins polluants. Le nouveau plan en faveur du développement des véhicules électriques et hybrides annoncé par le Ministre de l'écologie jeudi 1er octobre 2009, le laisse en tout cas penser... Il y a aussi, comme nous le verrons dans le micro-trottoir que nous effectué à Paris et en Picardie, une nouvelle prise de conscience envers les problèmes écologiques de la part des utilisateurs de deux-roues motorisés. Et il y a enfin toutes les questions pratiques et économiques qui vont de pair avec l'avènement de ces nouvelles technologies. Le prix de ce nouveau Piaggio MP3 Hybrid, soit 8 999 €, est par exemple bien plus élevé que celui du modèle "classique", son poids nettement supérieur et les performances annoncées pas bien réjouissantes... Mais partons d'abord essayer ce MP3 Hybrid en conditions réelles d'utilisation.

[600 km au guidon du 1er Piaggio MP3 Hybrid 125 homologué]

3,2 l./100 km en mode "Hybrid Power"

En utilisant conjointement ses deux modes de propulsion, c'est à dire les moteurs électrique et thermique en même temps, ou le seul moteur thermique rechargeant la batterie, le MP3 Hybrid se trouve en ville parfaitement à son aise. Normal, il a été conçu pour ça. Dans le premier cas de figure, annoncé au tableau de bord par le mode "Hybrid Power", ce scooter de 125 cm3 fait preuve d'une bonne accélération malgré sa faible cylindrée et son poids proche des 250 kilos. Au démarrage d'un feu rouge par exemple, et grâce à l'apport des 3,5 ch du moteur électrique disponibles immédiatement, il réussit aisément à partir avant les autres voitures et atteint 50 km/h en moins de 5 secondes. C'est plus que raisonnable, et en même temps, sécurisant.
En mode "Hybrid Charge" (soit avec le moteur thermique seul, rechargeant la batterie), la différence d'accélération est tout juste perceptible, mais pas du tout handicapante. Il n'y a que dans les côtes, pas vraiment nombreuses dans la capitale, où le MP3 Hybrid souffre face aux autres scooters 125. Mais bon, tant que l'on reste dans le secteur limité à 50 km/h, tout va pour le mieux. Dans ces conditions, et sans jamais utiliser l'option "Electric" comme seule propulsion, le Piaggio consomme 3,2 litres aux 100 km en mode "Hybrid Power" et 3,6 litres en mode "Hybrid Charge".
Nous avons bien évidemment testé le mode "Electric", pour le "fun" car personne ne nous y oblige dans Paris, et nous avons constaté une autonomie de 18 km à une vitesse moyenne comprise entre 20 et 30 km/h. Bien sûr, cette vitesse est trop basse pour se couler dans le flux de circulation des autres véhicules, mais au moins, le scooter est capable de démarrer en côte sans problème !
Évoluer en revanche en mode "Electric" est un vrai plaisir et pour avoir roulé (il est vrai, de manière illégale) dans des zones piétonnes, on peut vous dire que la réaction des piétons est loin d'être désobligeante envers le conducteur. Et lorsque lorsqu'on utilise le petit avertisseur sonore de courtoisie (dixit le manuel d'utilisateur du constructeur), nettement moins agressif qu'un avertisseur de vélo, les gens vous font même de grands sourires. Le comble de cette complicité pietons-conducteur est à son apogée lorsqu'on enclenche le mode "Electric Rear" pour effectuer une marche arrière... En plus d'être très pratique pour déplacer le lourd véhicule, ça fait rire les enfants et la dame de la police qui était venue me dire gentiment de sortir de la zone piétonne !

[600 km au guidon du 1er Piaggio MP3 Hybrid 125 homologué]

70 km/h en côte

Mais on n'achète pas un scooter à ce prix (8 999 €, rappelons-le) seulement pour arpenter le centre-ville : il faut bien emprunter des autoroutes urbaines et éventuellement un peu de route, souvent pour rentrer chez-soi ! C'est donc en direction d'Amiens et plus précisément sur l'ancienne N1 que nous effectuons l'essai routier de notre MP3 Hybrid. Sur les 120 km qui séparent Notre Dame de la splendide cathédrale amiénoise, il y a toute sorte de routes et de limitations de vitesse. Sur les portions des autoroutes urbaines proches de Paris et limitées à 90 km/h, notre Piaggio n'a aucune difficulté à suivre le flux de circulation et à s'y intégrer, mais c'est sur les quatre voies plus rapides (110 km/h) que les choses se compliquent. Impossible en effet d'effectuer le dépassement d'un camion qui roule à 90 km/h sans "bouchonner" la voie de gauche... Dans ce cas, mieux vaut, par sagesse, rester derrière. De même, en arrivant sur Beauvais et une dizaine de kilomètres après, les longues côtes de l'ex N1, souvent à une seule voie, ne sont vraiment pas le terrain de prédilection de notre scooter hybride. Si la vitesse maxi affichée au compteur sur le plat oscillait entre 100 et 110 km/h, dans ces côtes elle chutait irrémédiablement à 90, 80, voire 70 km/h ! Le rapport poids/puissance est vraiment trop défavorable. On savait les performances du 125 MP3 "atmosphérique" justes, et la version hybride ne fait donc pas de miracles.

[600 km au guidon du 1er Piaggio MP3 Hybrid 125 homologué]

Pourquoi pas le moteur des MP3 250 ou 400 ?

Dés lors, la question que nous nous sommes posée tout le trajet vers la capitale de la Somme coule de source : pourquoi Piaggio n'a-t-elle pas utilisé la base moteur des MP3 250 ou 400 ? A bord du MP3 Hybrid 125, la consommation sur route, c'est à dire avec la poignée d'accélérateur presque tout le temps "à fond", dépasse légèrement la barre des 4 litres pour 100 km (4,2 l exactement). Les 2h30 d'utilisation routière en tout cas sont largement suffisantes pour charger complètement les batteries. Piaggio annonce 2h, en mode "Hybrid Charge" pour effectuer une charge complète et nous avons pu vérifier que leur estimation était juste. De même qu'il nous a fallu 3h07 pour effectuer un cycle de charge complète sur secteur à partir de pratiquement 0% de charge. Le seul problème de cette charge sur secteur est la rallonge trop courte (l'adaptateur est fourni), obligeant dans bien de cas à garder à porter de main une autre rallonge (même dans son garage !). En outre, le bruit du ventilateur qui régule la température des batteries durant toute la phase de charge est assez peu discret... Mes voisins ont moyennement apprécié ! Ultime précision concernant l'utilisation de ce MP3 Hybrid sur route : il est possible d'augmenter l'autonomie électrique en roulant de manière constante (sans arrêts ni démarrages) sur une petite route de campagne ! Une nuit en effet, histoire de surprendre les nombreux chevreuils et sangliers qui abondent dans la région, j'ai décidé de rouler en mode "Electric". À part la sensation étrange de rouler en pleine campagne dans un silence absolu, j'ai réussi à effectuer 23,6 km par la seule force électrique.

[600 km au guidon du 1er Piaggio MP3 Hybrid 125 homologué]

MP3 Hybrid, le scooter de demain ?!

Si l'on considère, à notre connaissance, qu'aucune ville en France oblige à utiliser des véhicules électriques dans leurs centres historiques et que les aides à l'achat de ce type de véhicules doivent encore faire leur chemin, on est évidemment en droit de s'interroger (à part avoir une vraie conscience écologique et un bon porte-monnaie) sur la logique d'achat d'un scooter 125 cm3 à un tel prix. À propos d'aides à l'achat et après l'annonce faite par le ministre d'une subvention allant jusqu'à 5 000 €, nous avons contacté le Ministère de l'Ecologie pour savoir si une aide pour les deux-roues (ou trois roues comme ce MP3 Hybrid) était envisagée dans un futur proche ? Personne n'a été en mesure de nous répondre de manière précise... Le terme "véhicule" largement utilisé dans le dossier de presse et par les différents intervenants à la conférence ne veut pas dire "tous les véhicules" ! Mais sans doute les choses changeraient-elles si un constructeur français se lançait à son tour dans l'aventure ?
En attendant, il faut saluer Piaggio d'avoir osé prendre le risque de commercialiser cet hybride thermique/électrique sur une base de MP3, un modèle très apprécié en France. Techniquement le produit est au point et à part quelques "détails" à revoir - le poids de l'ensemble, le bruit du ventilateur pendant la charge ou encore certains aspects pratiques -, le MP3 Hybrid est un scooter abouti. La consommation relevée en mode "Hybrid Power" par exemple, effectuée sur route à la vitesse stabilisée de 70 km/h, est d'environ 3 litres. Dans ce cas, l'autonomie approche les 400 km, à laquelle il faut ajouter la distance réalisable en mode "Electric". À ce propos, il est impossible de donner une autonomie exacte car avec un plein d'essence, on peut recharger plusieurs fois les batteries. Le chiffre donné par le constructeur, soit 1,7 l./100 km, est donc loin de la réalité, mais en comptant la possibilité de rouler avec le moteur électrique... Bref, de notre point de vue, si ce 125 fonctionne incontestablement, nous lui aurions préféré, pour une utilisation mixte route/ville plus aisée, une cylindrée supérieure reprenant la même technologie. Mais sans doute est-ce déjà dans les cartons du constructeur ?

Par Francesco Scuderi

A suivre : Micro trottoir, l'avis des utilisateurs de MP3...

Piaggio MP3 Hybrid 125 : Toutes nos mesures

Vitesse maxi : (compteur) 107 km/h en mode thermique, 26 km/h en mode électrique
Accélération : 0 à 50 km/h en 4,5 sec en mode "Hybrid Power"
Consommation moyenne : 3,2 l./100 km en mode "Hybrid Power", 3,6 l./100 km en mode "Hybrid Charge"
Consommation maxi :4,2 l./100 km en mode "Hybrid Charge"
Autonomie : 18 km à une vitesse moyenne comprise entre 20 et 30 km/h, 23,6 km sans s'arrêter en mode électrique, env. 400 km en mode "Hybrid Power" à env. 70 km/h de moyenne
Recharge batterie : 2h30 en mode "Hybrid Charge", 3h07 sur secteur

Post-scriptum :Par Francesco Scuderi